

편집 및 발행인 : 조정희 · 발행처 : 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터

총괄 : 김동환 · 감수 : 이연경 · 전화번호 : 051-797-4913 · E-mail : kdong@kmi.re.kr

목 차

▶ 아세안 물류시장 동향

- 인도네시아, 전략 원자재 단일 수출창구 도입 추진...사실상 국유화 전격 선언

▶ 공지사항

- 『2026년 해외물류시장 개척지원 사업』 모집 공고
- 『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스친구 서비스 안내

▶ 미주 · 중남미 물류시장 동향

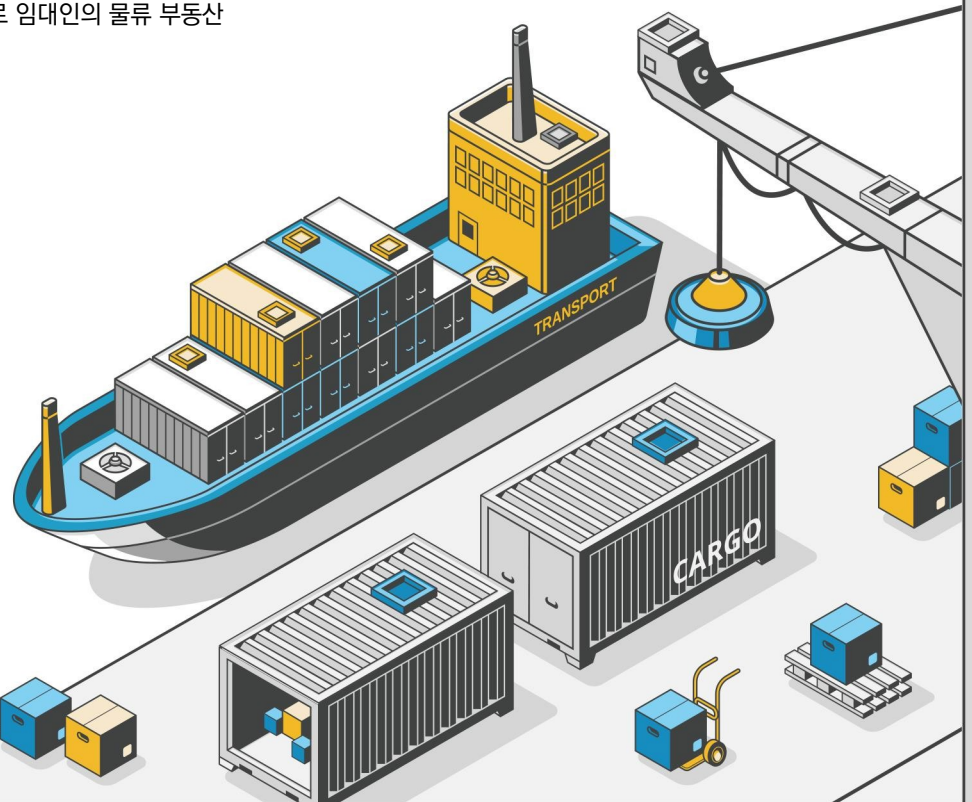
- 시애틀 타코마항, 하이브리드 항만 관리 모델 도입 추진

▶ 유럽 물류시장 동향

- DACHSER, 독일 알고이 물류센터 확장 ... EU 저탄소 트러킹 시장 공략

▶ 글로벌 물류시장 동향

- 공급망 불안 영향으로 임대인의 물류 부동산 주도권 확대 전망



인도네시아, 전략 원자재 단일 수출창구 도입 추진...사실상 국유화 전격 선언

- ▶ 인도네시아 정부, DSI(PT Danantara Sumberdaya Indonesia, 이하 'DSI') 중심 전략 원자재 수출체계 도입 발표
 - 인도네시아 정부는 천연 원자재 수출 관리 규정(Natural Resource Commodity Exports)을 통해 지정 전략 원자재 수출을 국영기업인 DSI를 통해 수행하는 체계를 도입함
 - 초기 적용 대상은 원유 팜유(CPO), 석탄, 페로합금으로 제시됨

인도네시아 DSI 단일 수출창구 제도 시행 일정

구분	시행 시기	주요 내용
Phase I (전환단계)	'26.6.1 ~ '26.12.31	- 수출기업은 기존과 동일하게 자신의 명목과 수출허가를 사용해 수출을 계속 수행함 - DSI에 대한 전자 보고 의무가 새롭게 도입됨 <ul style="list-style-type: none"> • 모든 수출 서류(수출신고서(PEB), 보완 서류 및 거래 관련 문서)는 CEISA 시스템을 통해 전자적으로 DSI에 제출해야 함 • 수출기업은 CEISA 포털에서 DSI 통보용 신규 체크리스트를 확인해야 함 - 일상적인 수출 운영에는 변화가 없음 <ul style="list-style-type: none"> • 수출 서류는 계속 수출기업 명의로 발급됨 • CEISA 운영 및 SIMODIS(실시간 통합 외환 모니터링 시스템)를 통한 수출대금 보고는 수출기업이 계속 수행함 • 관세, 세금 등 수출 관련 납부 의무는 수출기업이 계속 부담하며, 관련 사항을 DSI에 보고해야 함
중간 평가	'26.9.1 예정	- 정부가 QQ Scheme* 도입 여부 검토함 * QQ Scheme은 수출 서류 작성, 허가 요건 이행, 수출대금 관련 의무 등을 수출기업이 'Exports QQ DSI'를 대신해 수행하는 방식을 의미함
Phase II (전면 시행)	'27.1.1. 예정	- DSI가 거래, 계약, 통관, 운송, 대금 수령 등 모든 수출 절차 수행함 - 수출대금 보유(Export Proceeds Retention) 관련 보고도 SIMODIS를 통해 DSI가 수행함

자료: <https://www.lexology.com> (검색일: 2026.06.01.)

- ▶ DSI, 제도 이행을 위해 설립된 신규 국영기업 자회사
 - DSI는 '26년 5월 19일 설립된 Danantara 산하 신규 국영기업 자회사임
 - 지분은 PT Danantara Investment Management가 99%, PT Danantara Mitra Sinergi가 1%를 보유하고 있음
 - 호주 국적의 Luke Thomas Mahony가 초대 대표이사(President Director)로 선임됨

- '26년 전환 단계 운영 후 '27년 전면 시행 예정

 - 제도는 '26년 6월 1일부터 12월 31일까지 전환 단계(Phase I)로 운영됨
 - 전환 단계에서는 기존 수출기업이 기존 명목과 허가를 유지한 채 수출을 수행함
 - 다만 수출 서류와 관련 정보는 CEISA 시스템을 통해 DSI에 제출해야 함
 - '27년 1월 1일부터는 거래, 계약, 통관, 운송, 대금 수령 등을 DSI가 수행하는 전면 시행 단계(Phase II)가 예정됨

- '25년 개정으로 천연자원 수출대금(DHE) 보유 요건 강화

 - 인도네시아 정부는 2025년 제8호(2025)를 통해 「천연자원 수출대금(DHE SDA, Devisa Hasil Ekspor Sumber Daya Alam) 관리 규정」을 개정함
 - 이를 통해 수출대금 국내 보유 비율은 기존 30%에서 100%로 확대하고, 최소 보유기간도 3개월에서 12개월로 연장함
 - 해당 의무는 세관 수출 신고서(PEB, Pemberitahuan Ekspor Barang) 기준 25만 달러 이상 수출기업에 적용됨

- '26년 개정으로 국영은행 예치 의무 및 예외 규정 도입

 - 인도네시아 정부는 정부령 제2호(2026) 및 제21호(2026)를 통해 수출대금 관리 규정을 추가 개정함
 - '26년 6월 1일부터 수출대금은 국영은행(Himbara)의 외화계좌에 예치해야 함
 - 해당 은행에는 Bank Rakyat Indonesia, Bank Negara Indonesia, Bank Mandiri, Bank Tabungan Negara 등이 포함됨
 - 민간은행 및 외국계 은행 지점 예치는 수출대금 보유 의무를 충족하는 것으로 인정되지 않음
 - 수출대금의 루피아 전환은 예치 은행에서 최대 50%까지만 허용됨
 - 다만 인도네시아와 양자 무역협정 또는 관련 협정을 체결한 국가와 거래하는 수출기업에는 일부 예외 규정이 적용될 수 있음

- 기존 수출계약에 대한 적용 방식은 전환 단계에서 유지

 - 정부 설명에 따르면 전환 단계(Phase I)에서는 기존 수출기업이 수출 주체와 기존 계약 당사자 지위를 유지함
 - DSI는 CEISA 시스템을 통해 수출 서류를 접수·관리하며, 송장 금액, 수출 물량, 구매자 정보 등을 확인할 수 있음
 - 이를 통해 수출 물량과 거래 정보를 모니터링하는 역할을 수행할 예정임

- 인도네시아 정부, 단계적 시행을 통해 전략 원자재 수출체계 전환 추진
 - 인도네시아 정부는 Phase I 기간 동안 기존 수출기업의 수출 주체 지위를 유지하면서 DSI 중심 체계로의 전환을 추진하고 있음
 - 정부는 Phase I 시행 일주일 후인 '26년 6월 8일 경제조정부, 재무부, 무역부, DSI 등이 참여하는 시행 점검을 실시하고, 관련 시행규칙도 지속적으로 마련하고 있음
 - 또한 팜유, 석탄, 페로합금 수출 관련 무역부령과 수출기업 납부 의무 관련 재무부령을 추가로 제시하고 있음
 - 이에 따라 인도네시아 정부는 전환 단계 운영과 후속 시행규칙 마련을 병행하며 제도를 추진하고 있음

시애틀·타코마항, 하이브리드 항만 관리 모델 도입 추진

- ▶ '15년 제휴를 맺은 시애틀·타코마항은 화물 처리 효율성과 서비스 경쟁력 강화를 위해 지주형 항만 관리 방식에 주요 운영 기능을 결합한 하이브리드 모델 도입 추진
 - 美 북서부 대표 관문항인 시애틀·타코마 항만 제휴(NWSA)는 화물 처리 효율성과 서비스 경쟁력 강화를 위해 기존의 지주형 항만 관리 방식(Landlord Port Model)을 보완한 하이브리드 항만 관리 방식(Hybrid Landlord-Operating Port Model) 도입을 추진하고 있음
 - 지주형 항만 관리 방식은 항만당국이 부두와 시설을 소유하고 민간 운영사에 임대해 운영을 맡기는 방식이며, 운영형 항만 관리 방식은 항만당국이 시설 소유뿐 아니라 하역, 장비 및 인력 운영 등 항만 운영 전반을 직접 수행하는 구조임
 - 시애틀·타코마항은 지주형 체계를 유지하면서도 철도 운영, 게이트 관리, 예약 시스템 등 일부 핵심 운영 기능에 직접 참여하는 방안을 검토하고 있음
 - 이를 통해 터미널 간 운영 일관성을 높이고 화물 처리 효율성과 고객 서비스 수준을 제고 한다는 계획임

항만 관리 방식별 특징 비교

지주형 방식 (Landlord Port Model)	- (정의) 항만당국이 부두·야드 등 항만시설을 소유·개발하고, 민간 터미널 운영사에게 임대해 운영을 맡기는 방식 - (장점) 민간 전문성 활용, 재정 부담 완화 - (단점) 터미널 간 운영방식 상이, 항만 전체의 통합 관리 어려움
운영형 방식 (Operating Port Model)	- (정의) 항만당국이 시설 소유뿐 아니라 하역, 장비, 인력 운영 등 항만 운영 전반을 직접 수행하는 방식 - (장점) 통합 운영 가능, 서비스 표준화 용이 - (단점) 운영비 및 인건비 부담 증가, 민간 효율성 활용 제한
하이브리드 방식 (Hybrid Landlord-Operating Port Model)	- (정의) 지주형 체계를 유지하면서도 항만당국이 철도, 게이트, 예약 시스템 등 일부 핵심 운영 기능에 직접 참여하는 방식 - (장점) 민간 효율성과 항만의 통합 조정 기능 결합 - (단점) 역할 부담 및 이해관계 조정 필요, 운영 주체 간 불명확한 책임 구분

자료: KMI 작성 (검색일: 2026.06.02.)

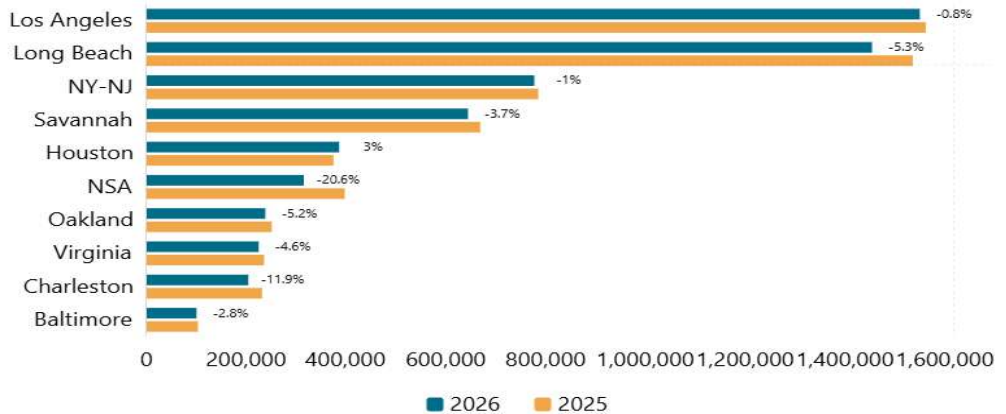
- ▶ 시애틀·타코마항은 최근 물동량 감소와 캐나다·美 남동부 항만과의 경쟁 심화로 차별화된 경쟁력 확보가 필요한 상황
 - 시애틀·타코마항은 최근 수입 물동량 감소와 북미 서부 관문 경쟁 심화에 직면하면서 새로운 경쟁력 확보 전략이 필요한 상황임
 - '26년 1~4월 기준 시애틀·타코마항의 수입 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 20.6%

- 감소해 미국 서부 주요 항만 가운데 가장 큰 감소 폭을 기록함
- 반면 캐나다 서부의 밴쿠버항과 프린스루퍼트항은 증가세를 보이며 북미 서부 관문 경쟁이 더욱 치열해지고 있음
- 또한 아시아발 공급망이 중국 중심 구조에서 베트남·태국·인도 등 동남아시아 및 남아시아 지역으로 다변화되면서 美 남동부 및 걸프 연안 항만의 경쟁력도 강화되고 있어, 美 서안 항만들은 새로운 차별화 전략 마련이 필요한 상황임

미국 주요 항만의 아시아발 수입 컨테이너 물동량 변화와 NWSA 감소세

NWSA imports from Asia down sharply

Asia to US top ports by import container volumes (PIERS)



자료: PIERS, S&P Global (검색일: 2026.06.01.)

- ▶ 시애틀·타코마항은 철도 중심 복합운송 경쟁력 강화를 위해 화물 처리 속도 향상, 터미널 운영 표준화, 항만-철도 연계 최적화 등 운영 효율화 추진
 - 시애틀·타코마항은 이에 대응하기 위해 단순한 항만시설 확충보다 운영 효율성 개선에 초점을 맞추고 있음
 - 특히 북미 최대 내륙 물류거점인 시카고까지 연결되는 복합운송(intermodal) 철도 서비스의 속도를 핵심 경쟁 요소로 인식하고 있으며, 선박 입항 이후 컨테이너의 하역·환적·철도 적재 과정을 단축하는 데 집중하고 있음
 - 이를 위해 선사와 협력해 철도 운송 화물을 선박 내 우선 하역 위치에 적재하도록 조정하고, 터미널 운영사와 함께 철도 환적 컨테이너를 우선 처리하는 체계를 구축하고 있음
 - 또한 트럭 예약 시스템, 컨테이너 반입 가능 시점(ERD), 게이트 운영 방식 등을 표준화해 터미널 간 서비스 편차를 최소화하고 화주와 운송사의 이용 편의성을 높일 계획임
 - 이는 개별 터미널 중심의 운영 체계를 항만 전체 관점에서 통합적으로 관리함으로써 화물의 시장 도달 속도(Time-to-Market)를 높이기 위한 전략으로 평가됨

- 하이브리드 관리 모델은 북미 항만 경쟁 패러다임이 물리적 인프라 중심에서 운영 효율성과 공급망 연계성으로 전환되는 사례로 평가
 - 업계에서는 이번 전략이 단순한 운영 방식 변화가 아닌 북미 서안 항만 경쟁이 물리적 인프라에서 운영 효율성과 공급망 연계성 중심으로 전환되는 사례로 평가하고 있음
 - 과거에는 항만의 수심, 선석 규모, 하역 능력 등 물리적 인프라가 경쟁력의 핵심이었다면, 최근에는 철도·트럭과의 연계성, 터미널 운영 효율성, 화물의 시장 도달 속도 (Time-to-Market)가 더욱 중요한 경쟁 요소로 부상하고 있기 때문임
 - 다만 민간 터미널 운영사의 협조와 운영 방식 통일이 전제되어야 하는 만큼 실제 제도 도입 과정에서는 이해관계 조정이 주요 과제로 작용할 전망이다
 - 시애틀-타코마항의 시도가 성공할 경우, 북미 항만산업에서도 지주형 항만과 운영형 항만의 장점을 결합한 하이브리드 운영 모델 확산 가능성이 제기되고 있음
 - 이는 향후 항만 경쟁력이 단순한 시설 규모 확보를 넘어 공급망 통제력과 복합운송 네트워크 운영 역량에 의해 좌우될 수 있음을 시사함

DACHSER, 독일 알고이 물류센터 확장 ...EU 저탄소 트러킹 시장 공략

- ▶ 글로벌 3PL 및 포워딩 기업인 DACHSER는 EU의 내륙운송 수단 전환 정책 방향과 산업 환경 변화를 고려해 내륙 트러킹 사업 부분 투자를 확대

 - EU 집행위원회는 'Sustainable and Smart Mobility Strategy'에 따라 철도운송과 내륙 수운 및 단거리 해상운송 비중을 '50년까지 각각 2배와 50%로 높이고자 함(2015년 기준)
 - '24년 기준 EU의 내륙운송을 통해 처리된 화물은 약 2,328억 tonne-km로 트러킹 78%, 철송 16.5%, 내륙수운 5.2%로 나타나 트러킹 비중이 80%에 이르는 매우 높은 구조를 이루고 있음
 - 이는 EU 내륙운송 수단 활용에 대한 제약 및 내륙운송 시장의 구조적 문제가 큰 비중을 차지하고 있으며, 이에 DACHSER는 EU의 저탄소 정책에 따라 친환경 트러킹 운영 및 스마트 인프라 구축 전략을 추진함

- ▶ DACHSER는 독일 남부에 위치한 알고이 물류센터의 인프라 확장을 통해 산업재, 소비재 등에 대한 화물 처리능력을 강화하고 복합물류 거점 역량을 제고

 - DACHSER는 독일 남부에 위치한 메밍겐 산업단지 내 자동화 시설을 갖춘 물류센터를 운영하고 있으며,
 - 해당 물류센터는 산업재, 소비재, 식품 등 연간 약 130만 건의 화물 운송 처리가 가능해 독일 남부지역 제조업을 대상으로 물류서비스를 지원하고 있음
 - 또한 최근에는 해당 물류센터 인프라 확장을 위해 3,000만 유로를 투자했으며, 총 8만㎡에 달하는 면적을 추가 확보할 것으로 예상되는 가운데 내년 상반기 완공될 예정임
 - 이를 통해 메밍겐 산업단지 내 간선운송 연계 역량을 강화하고 장기적으로 해당 물류거점을 자사의 유럽 복합물류 허브로서 입지를 강화할 계획임

- ▶ 또한 알고이 물류센터 운영 부분에 디지털 기술과 친환경 기술을 도입해 스마트 물류 운영체제와 저탄소 물류 인프라 중심의 경쟁력을 강화

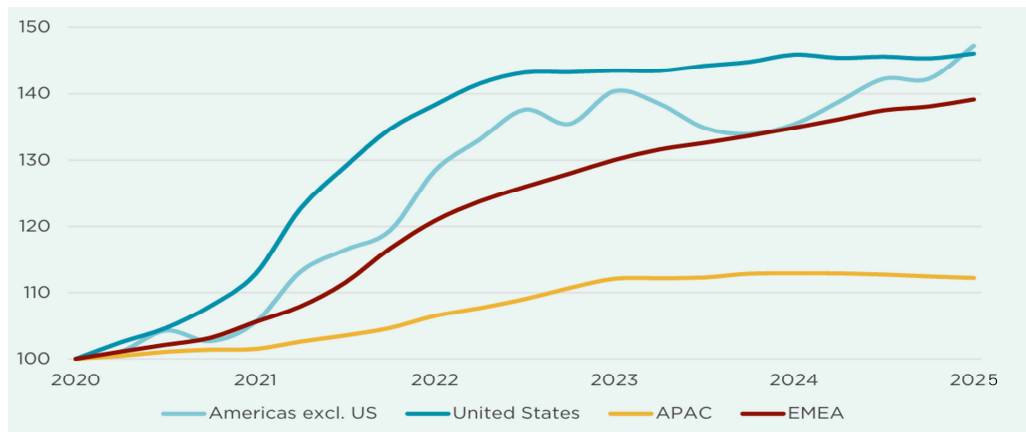
 - 해당 확장 공사는 화물 처리 공간 11,000㎡, 창고 공간 2,750㎡ 등을 포함해 화물차량 125대가 동시에 상하차할 수 있는 화물 수용 능력을 갖추도록 설계됨
 - 또한 Fraunhofer Institute for Material Flow and Logistics와 공동 개발한 @ILO(Advanced Indoor Localization and Operations) 디지털 트윈 기술 도입을 통해 스마트화를 추구함
 - 또한, 확장 공사를 통해 전기 화물차량용 배터리 충전 인프라를 구축하고 물류센터 운영의 에너지 효율성과 저탄소성을 높이기 위한 시스템을 도입할 예정임
 - 세부적으로, e-con Heizwerk Nord를 통해 열에너지를 공급받아 독일의 친환경 건축 표준 충족, 탄소 중립 달성, 운영 및 유지보수 비용 최적화를 달성하고자 함

- 내륙운송 산업 환경 변화에 대한 DACHSER의 알고이 물류센터 운영 전략은 EU뿐만 아니라 글로벌 네트워크 측면에서의 적용 가능성이 존재
 - DACHSER의 알고이 물류센터의 창고 공간을 추가적으로 확장하기 위한 향후 계획은 메밍겐 산업단지와 인근 지역의 화물 수요에 유연하게 대응할 수 있는 능력을 장기적으로 강화하는 것임
 - 알고이 물류센터의 친환경 전환 및 지능화는 EU의 환경 규제에 대응하면서 고품질 물류 서비스를 제공할 수 있도록 함
 - 전기 화물차량 중심의 공로운송 사업에 대한 접근 전략을 선제적으로 실행해 장기적으로 친환경 공로운송 시장의 수요를 선점할 수 있음

공급망 불안 영향으로 임대인의 물류 부동산 주도권 확대 전망

- ▶ 중동 리스크 장기화에 따라 글로벌 기업들의 물류거점 전략 재편 움직임 확대
 - 최근 중동 지역 긴장 고조와 에너지 가격 변동성 확대가 글로벌 공급망 전반의 불확실성을 높이며 기업들의 물류거점 운영 전략에도 변화가 나타나고 있음
 - Cushman & Wakefield는 최근 글로벌 공급망이 지정학 갈등, 기후 리스크, 노동력 부족, 관세 이슈 등 복합 리스크 영향이 구조적으로 확대되는 양상이라고 분석함
 - 특히 중동 분쟁 장기화 우려에 따라 원유·LNG 공급 불확실성이 확대되며 연료비, 운송비, 보험료 상승 압력이 지속되는 상황임
 - 이에 따라 글로벌 기업들은 기존 비용 중심 공급망 운영에서 벗어나 물류거점 다변화, 니어쇼어링, 재고 분산, 핵심 물류거점 선점 전략 등을 강화하는 추세를 보임
 - 또한 공급망 회복탄력성 확보를 위해 AI 기반 공급망 모니터링 및 자동화 설비 확대와 함께, 에너지 효율성을 고려한 물류시설 도입 움직임도 확대되는 모습임
 - 향후 물류 부동산 전략이 단순 임대료 수준보다 운영 안정성, 노동력 확보, 전력·에너지 인프라 등을 종합 고려하는 방향으로 전환될 것으로 전망됨
- ▶ 글로벌 물류창고 수요는 전반적으로 안정화되고 있으나 핵심 항만·물류거점은 높은 수요 유지
 - 글로벌 물류창고 수요는 코로나19 이후 급등세가 다소 완화되는 흐름을 보이고 있으나, 주요 항만·공항·도시권 중심 핵심 거점은 여전히 수요가 유지됨
 - 실제로 글로벌 물류 부동산 임대료는 '20년 대비 평균 36% 높은 수준을 유지하고 있으며, 글로벌 물류 부동산 시장의 54%에서는 여전히 임대료가 지속적으로 상승하고 있음

글로벌 물류 부동산 임대료 상승 추이(2020-2025)



주: 1) 각 지역의 성장률은 본 분석에 포함된 대표 표본 시장들의 평균값을 기반으로 산출

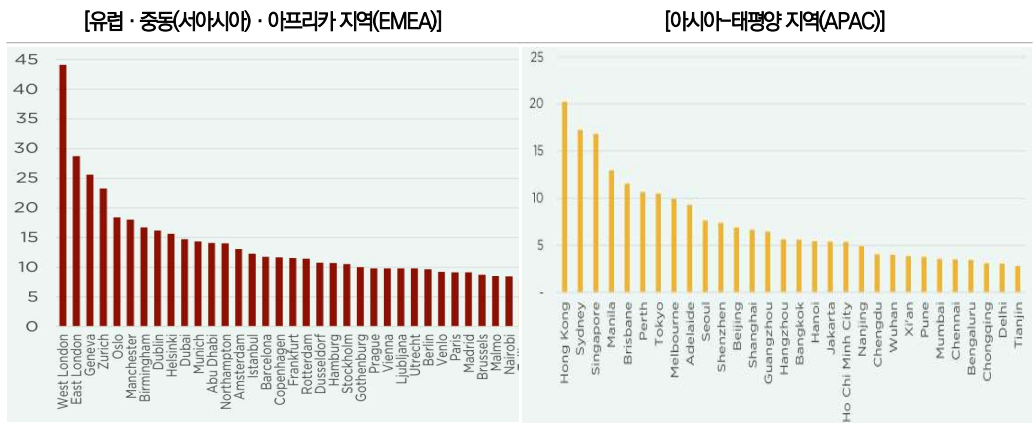
2) 2020년 4분기의 물류시설 임대료 수준을 기준값 100으로 설정

자료: Cushman & Wakefield Research (검색일: 2026.06.01.)

- 다만 미국·유럽 일부 성숙 시장에서는 과거와 같은 급격한 임대료 상승세는 다소 완화되는 모습이나, 핵심 물류거점을 중심으로는 여전히 낮은 공실률과 안정적인 수요가 유지되는 상황임
- 반면 싱가포르, 도쿄, 서울, 시드니, 런던 등 주요 글로벌 물류거점은 제한된 부지 공급과 항만·도시 접근성 영향으로 높은 임대료 수준을 유지하고 있음
- 특히 전자상거래, 첨단 제조업 중심 수요가 지속되며 대형 물류센터뿐 아니라 도심형 라스트마일 물류시설 수요도 확대되고 있음
- 또한 냉동·냉장과 같은 콜드체인 물류시설의 경우 식품·제약 중심 수요 증가에 따라 공급 부족 현상이 지속되며 유럽을 중심으로 신규 개발 수요가 확대되고 있음

글로벌 주요 도시 · 지역 물류 부동산 임대료 수준(2024년 4분기 기준)

단위: USD/SQFTEAR

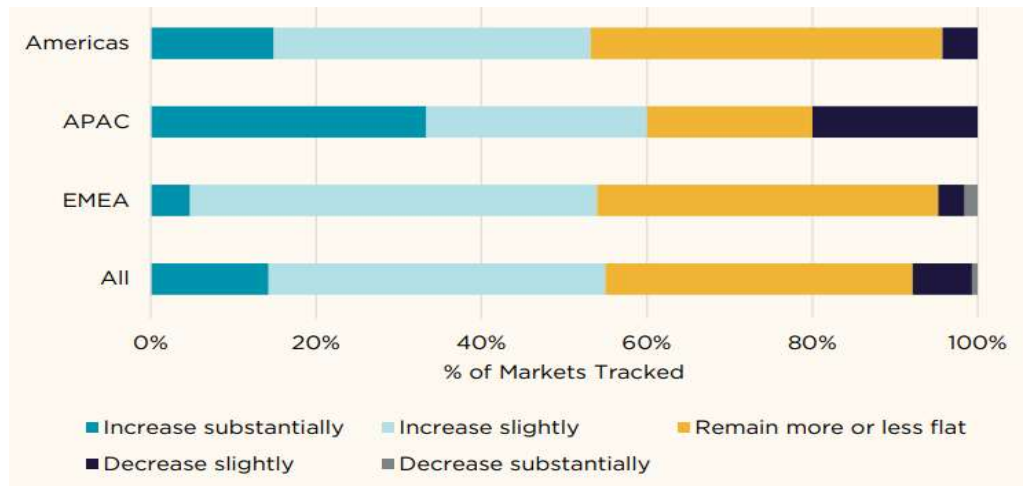


자료: Cushman & Wakefield Research (검색일: 2026.06.01.)

- ▶ 향후 3년간 신규 공급 둔화와 제조업·전자상거래 수요 확대 영향으로 글로벌 물류 부동산 주도권이 다시 임대인 중심으로 이동할 가능성 제기
 - 현재 글로벌 물류 부동산 시장은 신규 공급 조절과 순 흡수량 회복 흐름이 동시에 나타나며 향후 공실률은 전반적으로 안정 또는 하락 흐름을 보일 가능성이 높을 것으로 예상됨
 - Cushman & Wakefield에 따르면 향후 3년간 조사 대상 시장의 45%는 공실률이 현재 수준에서 안정적으로 유지될 것으로 전망되며, 35%는 공실률 하락이 예상됨
 - 반면 공실률 상승이 예상되는 시장은 전체의 20% 수준에 불과한 것으로 분석됨
 - 특히 북미 지역은 신규 공급 확대 흐름이 점차 완화되는 가운데 순 흡수량 회복세가 이어지며, 인랜드 엠파이어, 피닉스, 애틀랜타 등 주요 물류거점을 중심으로 공실률 하락 가능성이 높을 것으로 예상됨

- 유럽 역시 신규 공급 제한과 임차 수요 회복 영향으로 영국, 네덜란드, 스웨덴, 벨기에 등 주요 시장에서의 공실률 감소 추세가 예상됨
- 아시아 지역 또한 싱가포르, 한국, 일본, 베트남 등을 중심으로 제한된 개발 물량과 물류 수요 확대 영향이 지속될 것으로 전망됨
- 이에 따라 향후 글로벌 물류 부동산 시장은 일부 핵심 거점을 중심으로 임대료 상승 압력과 함께 임대인 우위 경향이 점차 강화될 가능성이 제기됨
- 특히 공급이 제한된 핵심 물류거점을 중심으로 공실률 하락과 임대료 상승 압력이 동시에 나타날 가능성이 높음

향후 3년간 국가별 물류 부동산 시장 공실률 변화 전망



자료: Cushman & Wakefield Research (검색일: 2026.06.01.)

『2026년 해외물류시장 개척지원 사업』 모집 공고

2026년 해외물류시장 개척지원 사업 모집 공고

2026. 5. 28(목) - 6. 19(금)

해양수산부는 해외 유망사업 발굴을 지원하고 우리 기업의 글로벌 물류시장 진출 활성화를 위해 「해외물류시장 개척지원 사업」을 시행하고 있습니다. 이에 2025년도 본 사업을 다음과 같이 모집하오니, 관심 있는 기업의 많은 지원 바랍니다.

제출 방법

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr) 홈페이지 공지사항 또는 국제물류 정보포털(withlogis.co.kr) 공지사항에서 공고문과 양식을 다운받아 이메일(hjsung@kmi.re.kr) 제출

문의

한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터
김동환 센터장
T 051-797-4913 E kdong@kmi.re.kr
성현정 전문연구원
T 051-797-4648 E hjsung@kmi.re.kr



사업 개요

1. 해운·물류기업 해외진출 타당성조사 지원 사업

글로벌 물류네트워크 확대를 위한 투자사업 발굴 및 추진에 수반되는 타당성 조사·분석 비용 지원

- ① 인수합병형(현지기업 M&A 및 지분투자)
- ② 시설투자형(물류인프라 투자 및 확보)

지원내용

신청기업이 선정한 국내외 연구기관 및 컨설팅 기업 등을 통한 타당성 조사에 소요되는 비용 지원

지원금액

조사비용의 최대 50% 지원(최대 1억원)

2. 해외시장 조사·컨설팅 지원 사업

해외물류거점 확보(현지법인 및 지사 설립), 수출입 물류공급망 프로세스 분석 및 설계, 현지 물류시장 조사 등에 소요되는 비용 지원

지원내용

해외진출 및 시장조사 등을 위한 직접비용(인건비, 국외출장비, 컨설팅비 등) 지원

지원금액

- ✓ **물류기업 단독 수행** 조사비용의 최대 50% 지원 (최대 3천만원)
- ✓ **화주·물류기업 컨소시엄** 조사비용의 최대 50% 지원 (최대 4천만원)



『국제물류 정보포탈』 카카오톡 플러스 친구 서비스 안내

국제물류정보포탈

카카오톡 플러스친구 ^{Ch}

다양한 정보와 소식을 놓치고 싶지 않다면?
'국제물류정보포탈'을 추가하고 편리하게 받아보세요!

KAKAO 채널 등록하기



1 카카오톡 검색창에 '국제물류정보포탈'을 검색합니다.



2 제일 오른쪽에 있는 '친구추가 아이콘'을 클릭합니다.